

Ziltendorf

ZILTENDORF

DB

RE 1, Bahnsteigverlängerung Ziltendorf

Vorstellung der Planung im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung für das Planrecht

08.10.2025 | Ziltendorf

1. Begrüßung und Vorstellung der Referenten
2. Information zum Programm i2030 und Anlass für die Arbeiten
3. Planungen für den Umbau der Verkehrsstation Ziltendorf
4. Ausblick und Kontaktdaten für Rückfragen
5. Raum für Ihre Fragen

Seckin Kurkut

DB InfraGO AG, Unternehmensbereich Fahrweg, Projektleiter

Mert Bircakci

DB InfraGO AG, Unternehmensbereich Personenbahnhöfe, Projektleitung

Thoralf Garn

DB E & C GmbH, Projektleiter für technische Planung im Auftrag der DB InfraGO AG

Ole Grassow

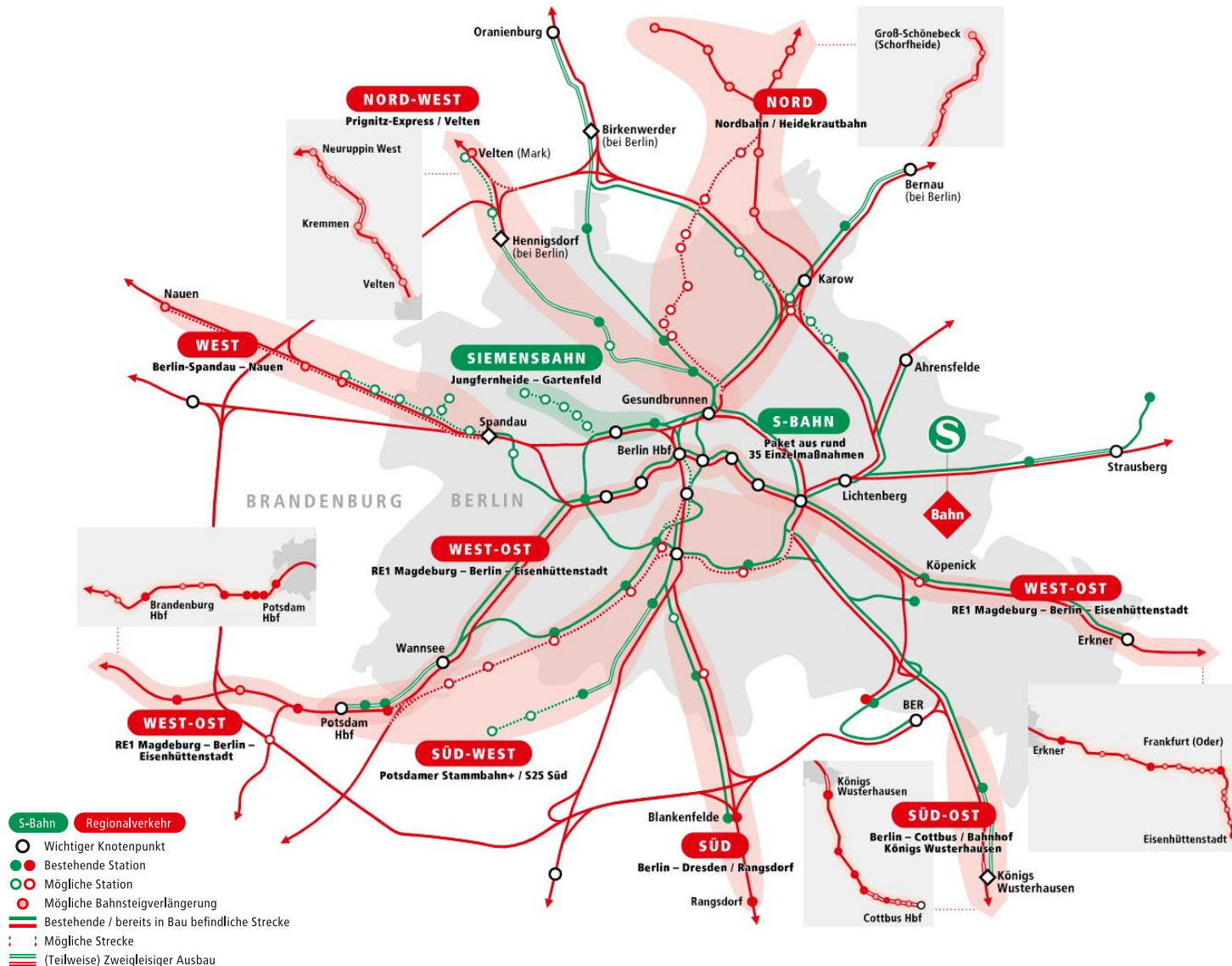
DB InfraGO AG, Unternehmensbereich Fahrweg, Kommunikation

Wir sind die „bauende Bahn“

- Unser Projekt wird mit Steuergeldern finanziert.
- Wir entscheiden gemeinsam mit den Finanzierungsgebern, was gebaut bzw. finanziert wird.
- Maß aller Dinge bei unserem Planen und Bauen sind die gesetzlichen Vorgaben.
- Wir kennen unser Projekt gut, sind aber nicht die Experten für alle Fachthemen, z. B. Fahrpläne, betriebliche Auswirkungen insgesamt auf der Strecke, Schall- und Erschütterungen, etc.

- **i2030** soll Voraussetzungen für neue Mobilitätsketten schaffen
- **i2030** soll Pendler*innen den Wechsel zur umweltfreundlichen Schiene erleichtern
- **i2030** soll neue und wachsende Wohn- und Gewerbegebiete an den ÖPNV anbinden





Das Projekt i2030 steht für den kommenden Schienenausbau in Berlin und Brandenburg.

- **West:** Berlin-Spandau – Nauen
- **Nord-West:** Prignitz-Express / Velten
- **Nord:** Nordbahn / Heidekrautbahn
- **Süd-Ost:** Berlin – Cottbus / Königs Wusterhausen
- **Süd:** Berlin – Dresden / Rangsdorf
- **Süd-West:** Potsdamer Stammbahn / S25 Süd
- **West-Ost:** RE1, Magdeburg–Berlin–Eisenhüttenstadt
- **Siemensbahn:** Jungfernheide – Gartenfeld
- **Berliner S-Bahn:** Engpassbeseitigung / Weiterentwicklung S-Bahnnetz (rund 35 Einzelmaßnahmen)



Zielsetzung

- Sitzplatzkapazität auf der Strecke des RE1 nachhaltig erhöhen durch Ausbau der Bahnsteignutzlänge für zukünftige Zuglängen des RE1

Anbindung Station Ziltendorf:

- Ziltendorf wird aktuell durch die Linien RE10 und RB43 bedient, welche zusammen einen Stundentakt sicherstellen.
- Der RE1 hält in Ziltendorf zurzeit mit einzelnen Zügen frühmorgens oder spätabends, welche von Frankfurt/Oder nach Eisenhüttenstadt oder Cottbus durchgebunden sind.
- Auf Basis des gültigen Landesnahverkehrsplan Brandenburg (LNVP) verfolgt das Land das Ziel, alle RE1-Bahnsteige zwischen Wusterwitz und Eisenhüttenstadt auf eine Nutzlänge von 215 Metern zu verlängern.
- Die gemeinsame Realisierung von Bahnsteigverlängerungen und der barrierefreien Erschließung hat den Vorteil, dass die Strecke für die bauliche Umsetzung nur einmal gesperrt werden muss.
- Ziltendorf kann mit der Bahnsteigverlängerung somit flexibel weiterhin von den 4-teiligen und 6-teiligen als auch zukünftig von langen 8-teiligen RE1-Zügen bedient werden.
- Insgesamt wird eine zukunftssichere Lösung geschaffen und die Station Ziltendorf ist damit für alle denkbaren Angebotsverbesserungen und neue Verkehrsverträge bestens gerüstet.

1. Begrüßung und Vorstellung der Referenten
2. Information zum Programm i2030 und Anlass für die Arbeiten
- 3. Planungen für den Umbau der Verkehrsstation Ziltendorf**
4. Ausblick und Kontaktdaten für Rückfragen
5. Raum für Ihre Fragen

Zu wesentlichen Punkten der Planung haben wir uns mit dem Amt Brieskow-Finkenheerd und der Gemeinde Ziltendorf verständigt

Durchsprache der Planungsstände beim Amt BF und der Gemeinde Ziltendorf ist erfolgt, zuletzt:

- 25.01.2022 Vorstellung des Arbeitsstands der Vorplanung (Online-Dialog) beim Amt Brieskow-Finkenheerd.
- 07.02.2023 Vorstellung der Vorplanung beim Amt Brieskow-Finkenheerd mit Beteiligung der Gemeinde
- 07.11.2024 Vorstellung des Stands der Entwurfsplanung beim Amt B.-F. mit Beteiligung der Gemeinde

Das Projekt befindet sich aktuell beim Start zur Genehmigungsplanung, Lph 4 HOAI*

Leistungsphase* 1 > Grundlagenermittlung

Leistungsphase 2 > Vorplanung

Leistungsphase 3 > Entwurfsplanung

Leistungsphase 4 > Genehmigungsplanung

Leistungsphase 5 > Ausführungsplanung

Leistungsphase 6 > Vorbereitung der Vergabe

Leistungsphase 7 > Mitwirkung der Vergabe

Leistungsphase 8 > Bauüberwachung

Leistungsphase 9 > Objektbetreuung/Dokumentation

* HOAI, Honorarordnung für Architekten und Ingenieure

Ist-Zustand: Nordende des Bahnsteigs; rechts (Ostseite) liegt der höhengleiche Reisendenüberweg



Blick Richtung Frankfurt (Oder)

Ist-Zustand:

Die Bahnsteighöhe ist geringer als das aktuelle Standardmaß



Ist-Zustand: Reisendenüberweg links, Wartehäuschen (Mitte), Pkw-Stellplätze (vorne)



Ist-Zustand: Bei geschlossenem Reisendenüberweg müssen die Fahrgäste außerhalb warten



Draufsicht des Ist-Zustandes



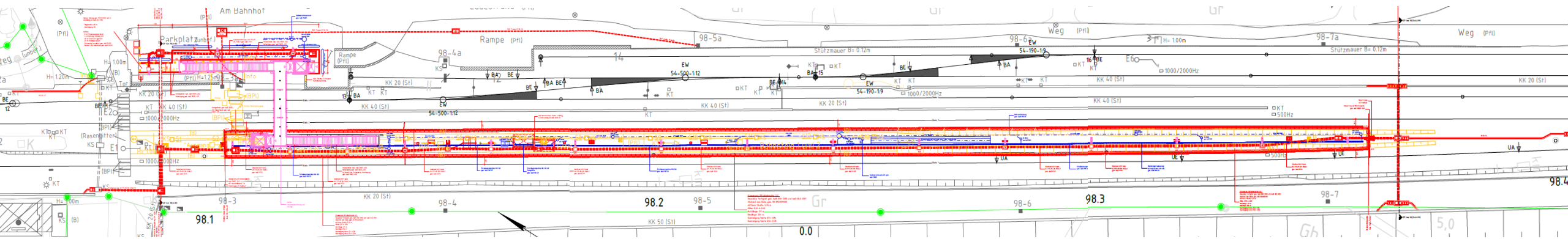
Richtung Frankfurt (Oder)

Richtung Cottbus

- Der gegenwärtig vorhandene **Mittelbahnsteig** ist **mit** einem **höhengleichen Reisendenüberweg** vom Vorplatz erreichbar. Dieser wird nur unmittelbar vor und nach der Ankunft von Zügen geöffnet. Im Straßenraum und auf dem Bahnsteig befindet sich je ein Wetterschutzhäuschen. Die Bahnsteiglänge beträgt aktuell 203 m (Baulänge).
- Die bestehenden Anlagen werden vollständig zurückgebaut. Mit dem Umbau wird ein Mittelbahnsteig mit einer **Nutzlänge von 220 m** errichtet. Damit können künftig 8-teilige Züge halten. Dieser Bahnsteig wird neu mit einer Höhe von **55 cm** errichtet. Dies erleichtert den Fahrgastwechsel.
- **Die Zuwegung wird als Fußgängerüberführung barrierefrei neu errichtet.** Auf- und Abgänge, Überführung, Treppen, Aufzüge und Blindenleitsysteme werden neu erstellt. Treppenaufgang, Überweg und Treppenabgang sind überdacht.
- Die **Ausstattung** erfolgt gemäß vorgegebenem Standard. Dies beinhaltet u. a. zwei Wetterschutzhäuser auf dem Bahnsteig, dynamische Schriftanzeiger (DSA), Abfall- und Streugutbehälter, ein neues Wegeleitsystem (Beschilderung, taktile Wegeleitung) und neue Bahnsteigbeleuchtung mit LED-Mastleuchten.
- **Die hiermit verbundenen technischen Anlagen werden angepasst:** Dies betrifft u. a. die Oberleitungsanlage, die Kabelanlagen für die Leit- und Sicherungstechnik (LST) und die Stromversorgung mit Haupt- und Unterverteilungen. Eine neue Weichenheizstation wird errichtet.

- **Bahnhofsvorplatz und Fahrradabstellung:** Durch das Projekt werden keine Veränderungen am Vorplatz (Pkw-Stellplätze) sowie an Fahrradabstellanlagen vorgenommen. Die DB hat Amt und Gemeinde intensiv über die geplante Schnittstelle informiert und Möglichkeiten aufgezeigt, wie flankierende Maßnahmen unterstützt werden können. Hierbei handelt es sich um die „**Bike&Ride-Offensive**“ der DB, wo bestimmte Beratungs-, sowie auch finanzielle Fördermöglichkeiten bestehen.
- **Grundstücke / Flächen:** Nach derzeitigem Planungsstand können die Arbeiten auf DB-Flächen abgewickelt werden.
- **Umweltthemen:** Es besteht keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung. Vermeidungsmaßnahmen wie Errichtung von Reptilienschutzzäunen sowie Vergrämnungsmaßnahmen sind erforderlich und werden durchgeführt.
- **Schallschutzmaßnahmen:** Es werden keine Veränderungen gegenüber dem Bestand vorgenommen. Ggf. sind bauzeitliche Schallschutzmaßnahmen zu veranlassen. Die AVV Baulärm (AVV = Allgemeine Verwaltungsvorschrift) wird beachtet.
- Es wird ein **Planfeststellungsverfahren beim Eisenbahn-Bundesamt** durchgeführt.

Planübersicht des Ziel-Zustands



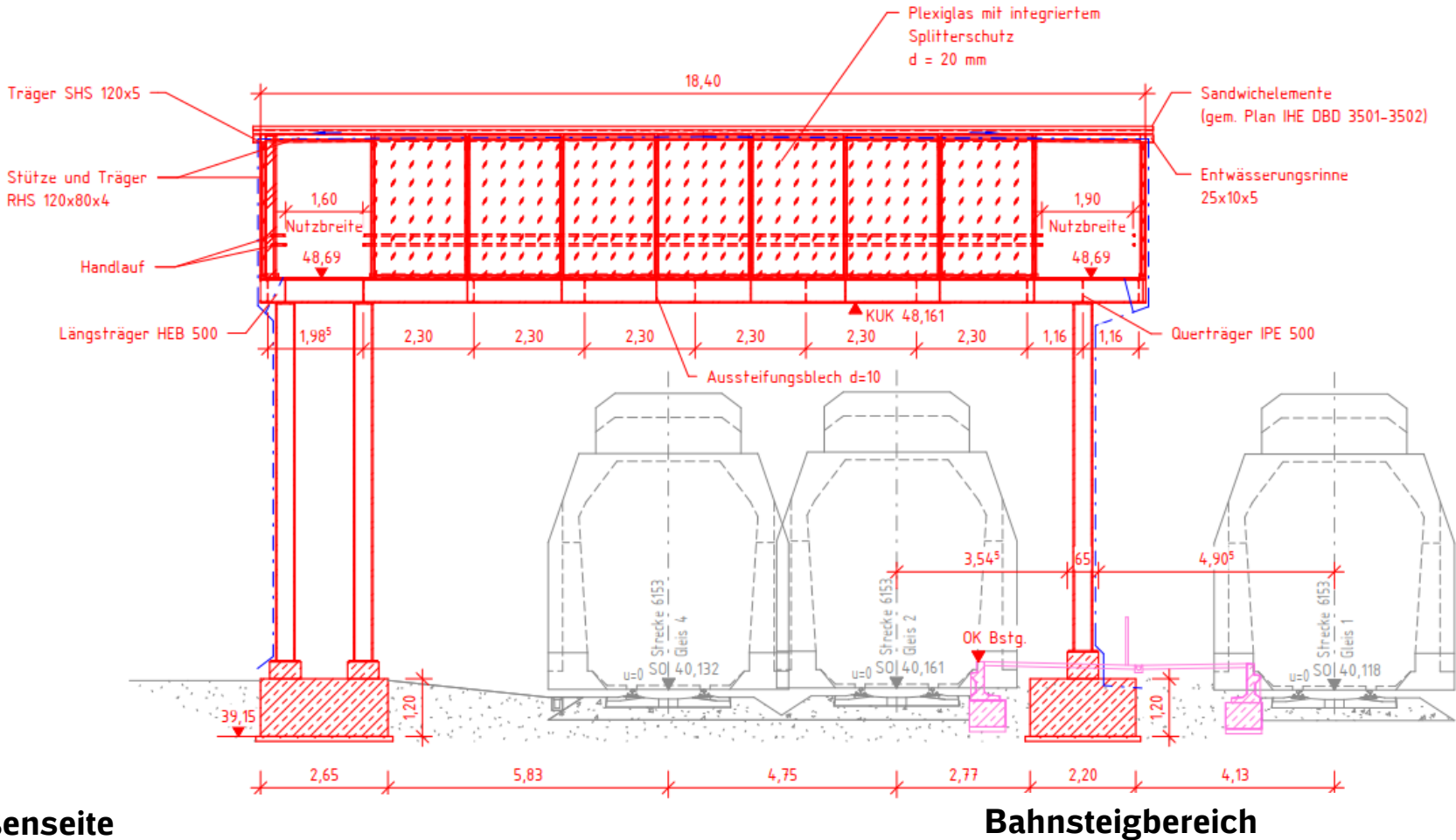
Richtung Frankfurt (Oder)

Richtung Cottbus



Geplantes Zugangsbauwerk: Querschnitt

Schnitt C-C M 1 : 100



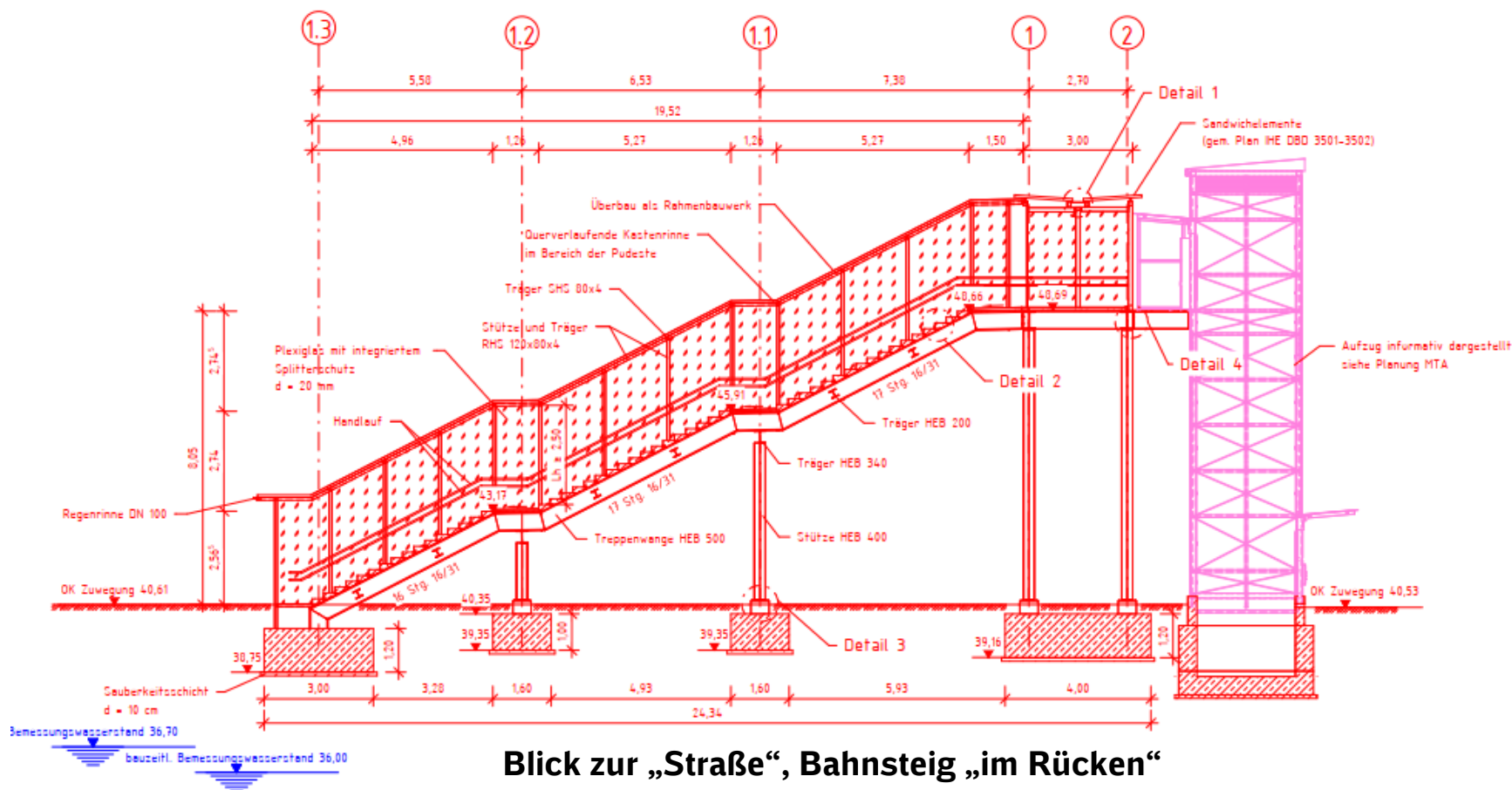
Legende	
	Bestand / Bestandsergänzung
	Rückbau
	Neubau
	Planung anderer Gewerke
	Brückenentwässerung

Straßenseite

Bahnsteigbereich

Geplantes Zugangsbauwerk: Treppe und Aufzug von der Straße zur Brücke

Schnitt A-A M 1 : 100

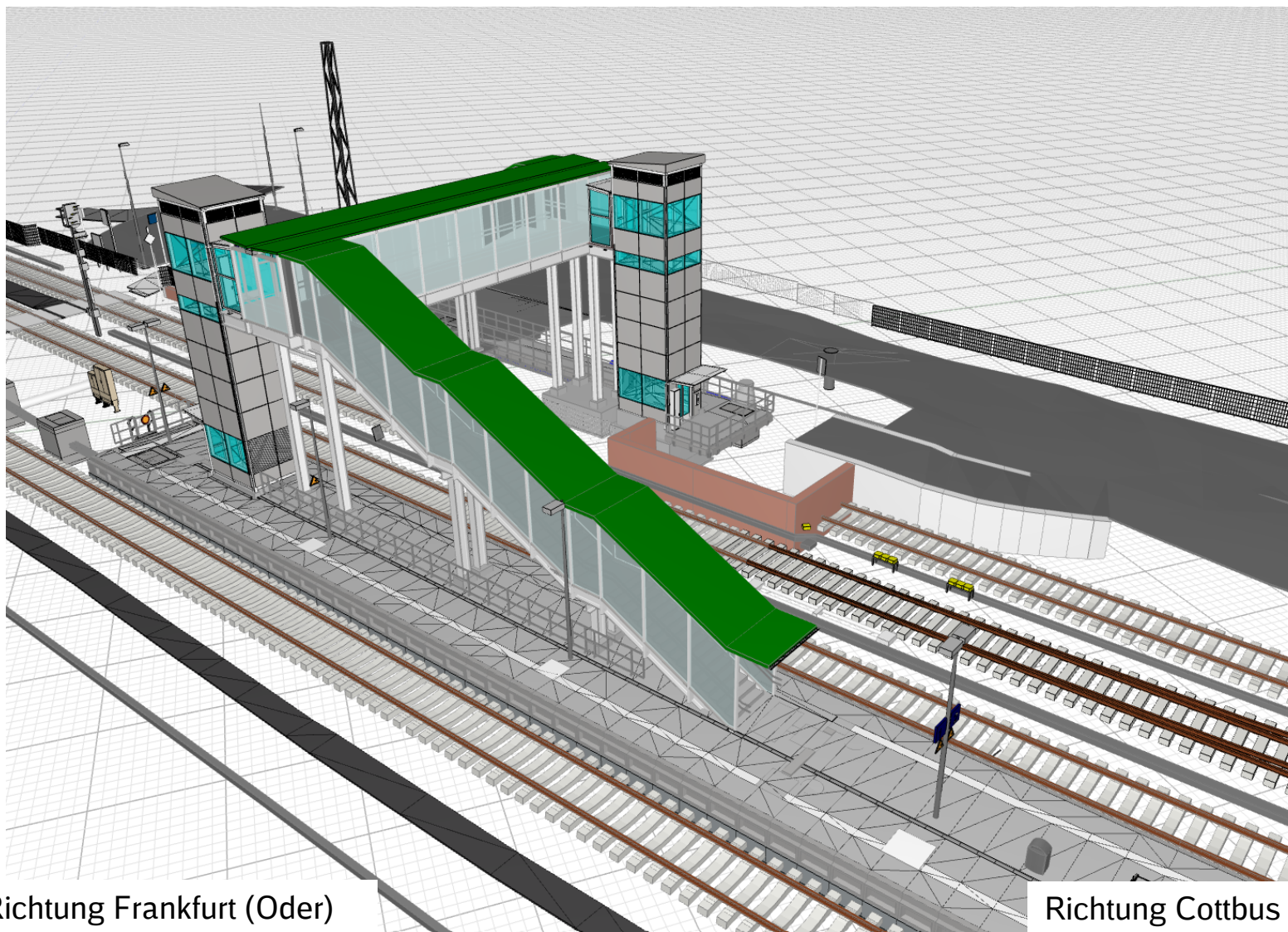


Blick zur „Straße“, Bahnsteig „im Rücken“

Legende

- Bestand / Bestandsergänzung
- Rückbau
- Neubau
- Planung anderer Gewerke
- - - Brückenentwässerung

Geplantes Zugangsbauwerk: Gesamtübersicht



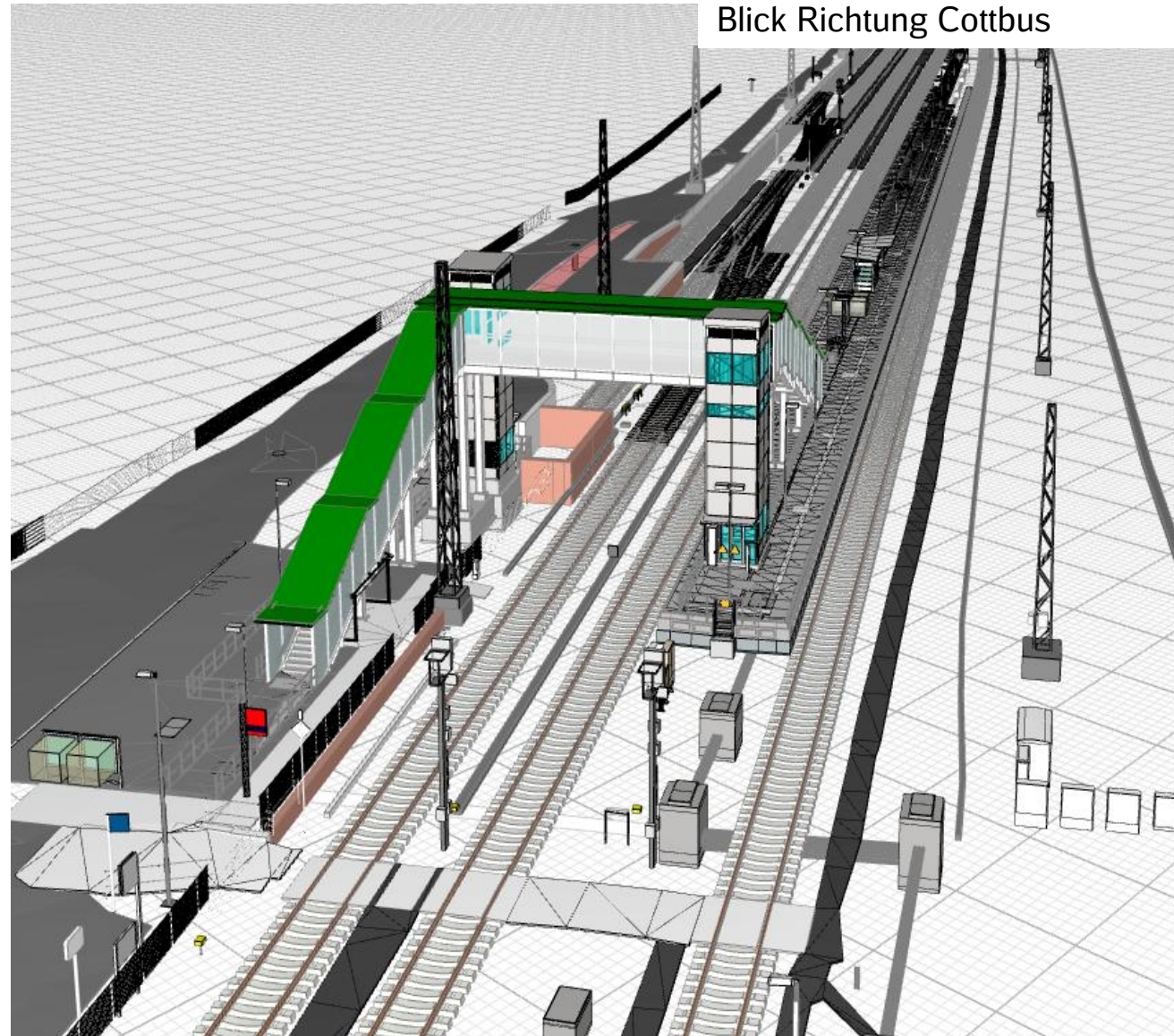
Richtung Frankfurt (Oder)

Richtung Cottbus

Legende

- Bestand / Bestandsergänzung
- Rückbau
- Neubau
- Planung anderer Gewerke
- Brückenentwässerung

Der geplante Endzustand



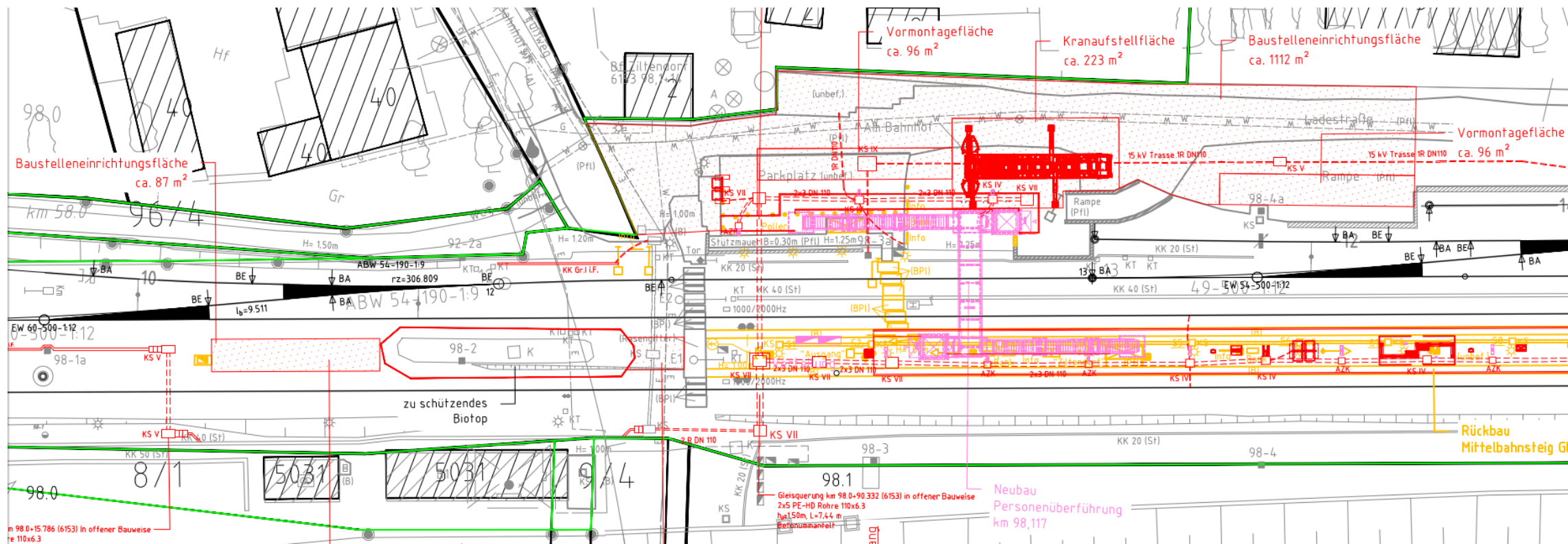
Warum haben wir den Variantenentscheid für eine Personenüberführung getroffen, nicht für eine Personenunterführung?

- Es wurden zwei Grundvarianten untersucht: **Personenunterführung** (Tunnel) und **Personenüberführung**.
- Bei der Personenunterführung wurden vier **Untervarianten** betrachtet: Herstellung der Unterführung mittels Einschubs sowie verschiedene Varianten ohne und mit Gleishilfsbrücken.
- Der Variantenvergleich zeigte, dass alle Varianten der **Personenunterführung mit einem deutlich höheren Aufwand** verbunden sind – insbesondere in Bezug auf Gesamtkosten, Bauzeit, eine verlängerte Sperrung der Verkehrsstation sowie eine erhöhte bauliche Komplexität. Weiterhin bietet eine Überführung gegenüber einer Tunnelanlage Vorteile in Bezug auf Einsehbarkeit, Helligkeit/Beleuchtung und ein geringeres Risiko für Vermüllung, Vandalismus etc.
- Das **Land Brandenburg und die DB** haben sich deshalb gemeinsam entschieden, die Variante mit einer Personenüberführung weiterzuverfolgen. **Diese Entscheidung wird auch von Amt und Gemeinde mitgetragen.**

Wann wird gebaut und welche Einschränkungen sind mit der Baumaßnahme verbunden

- Aktuell wird eingeschätzt, dass für die Baumaßnahme (sog. „Hauptbauleistung“) ein **Zeitraum von ca. zwei Monaten** benötigt wird. Terminlich wird aktuell auf das Jahr 2029 orientiert. In diesem Zeitraum ist eine **Totalsperrung** der Strecke erforderlich. Da die Abstimmungen zur Einordnung der Baumaßnahme noch laufen, stellt die Terminangabe nur einen vorläufigen Stand dar und kann sich hinsichtlich Zeitpunkt und Dauer ggf. noch ändern.
- Die Gestaltung des **Schienenersatzverkehrs** (SEV) liegt in Verantwortung von VBB sowie den Verkehrsunternehmen auf der Strecke (DB Regio bzw. ODEG). SEV wird rechtzeitig geplant, wenn die Umsetzung des Projektes näher rückt und die Randbedingungen geklärt sind.
- Grundsätzlich muss mit **Baustellenverkehren** gerechnet werden, es sind aber keine Straßensperrungen geplant. Die Materialanlieferung wird durch die Bahnhofstraße geplant.
- Ein **Flächenbedarf** für Baustelleneinrichtungsflächen und Baulogistik ist zu erwarten. Der Umfang wird mit ca. 1.200 m² Baustelleneinrichtungsfläche, ca. 220 m² Kranaufstellfläche für die Montage der Personenüberführung und ca. 200 m² Vormontagefläche eingeschätzt.

Die Durchführung der Arbeiten ist grundsätzlich auf DB-Flächen vorgesehen (grün: Grenze der DB-Grundstücke)



Stand Dezember 2024

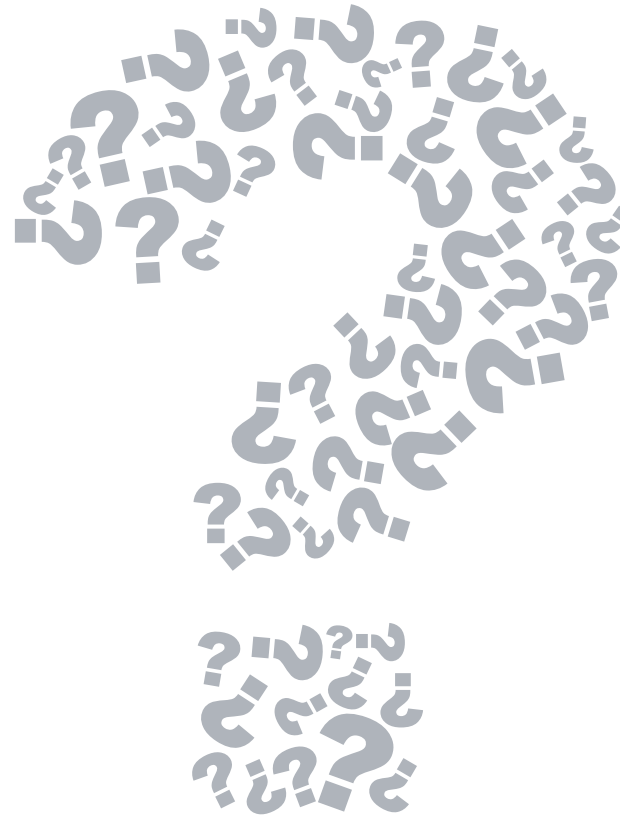
4. Ausblick und Kontaktdaten für Rückfragen

- Einleitung des Planrechtsverfahrens beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ist im Februar 2025 erfolgt.
- Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens erfolgt eine Auslegung der Planunterlagen in der Gemeinde; Einzelheiten werden durch das EBA bestimmt und veröffentlicht.
- Sie haben die Möglichkeit, sich formal zu beteiligen. Bitte nehmen Sie diese Möglichkeit gerne wahr!
- Der Abschluss des Planrechtsverfahrens wird für das Jahr 2027/2028 erwartet. Damit ist eine Umsetzung der Baumaßnahmen im Jahr 2029 möglich.
- Auch jetzt haben Sie die Möglichkeit, Ihre offenen Fragen zu stellen. Falls wir nicht direkt antworten können, nehmen wir Ihre Fragen oder Hinweise gerne mit.

Eine Kontaktmöglichkeit besteht jederzeit über:

Bauprojekte.Ost@deutschebahn.com

5. Raum für Ihre Fragen





ODEG

RE1 B Charlottenburg

DB

odeg.de